

۱,۱ دالان های شمالی - جنوبی واقع در شرق دریاچه ی خزر

برای تخصصی شدن بنادر جنوبی کشور، قاعدتاً باید مبدأ و مقصد حمل بار اغلب دالان های شمالی - جنوبی واقع در شرق دریاچه ی خزر به بندر چابهار ختم شود. ضمن اینکه بازارهای حوزه ی اقیانوس هند (شامل هندوستان و کشورهای آسه آن) اگر قرار باشد با ایران طرف قرارداد حمل ترانزیت گردند، عمدتاً درگیر این دالان ها می شوند. اما کشور چین در چارچوب طرح عظیم یک راه و یک کمر بند، مستقیماً از طریق قزاقستان و کشورهای تازه استقلال یافته ی حوزه ی شرق دریاچه ی خزر به بازارهای این مناطق دست می یابد. برای تشریح دالان های شمال - جنوبی ایران نخست به مناطق شمالی آنها در کشور پرداخته می شود.

۱,۱,۱ مناطق اتصال دهنده ی راه آهن ایران به دالان های بین المللی در شرق دریای خزر

در شرق دریای خزر سه نقطه ی اصلی اتصال دهنده ی سرخس، اینچه برون و بندر امیرآباد به دالان های بین المللی وجود دارد.

مسیر اینچه برون و بندر امیرآباد به گرمسار

در یک تفاهم سه جانبه بین سه کشور قزاقستان، ترکمنستان و ایران، جملگی برای احداث یک خط ریلی مشترک اقدام نمودند و بر اساس آن قزاقستان ۶۷۵ کیلومتر، قزاقستان ۱۴۰ کیلومتر و ایران ۷۵ کیلومتر را احداث کردند تا منافع زیر حاصل آید:

- واسطه ی مزاحم ریلی ازبکستان حذف شود و قزاقستان مستقیماً به راه آهن های ترکمنستان و ایران دسترسی داشته باشد.
- از حمل بار در طول مسافت های اضافی ۱۱۰۰ کیلومتری در مسیر برکت - عشق آباد - سرخس - کاشمر جلوگیری شده و کالاها مستقیماً از طریق راه آهن منطقه ی شمال به تهران و بندر عباس ترانزیت شود.

در هر حال هدف اول تحقق یافت و منافع حاصل از آن را دو کشور مزبور بهره برداری می کنند. اما مشکل اساسی در ظرفیت ناچیز مسیر قدیمی ناحیه شمال ایران بود. حداکثر ظرفیت حمل بار بین پل سفید - فیروزکوه ۲/۸ میلیون تن در سال است که نیمی از آن نیز هم اکنون مورد بهره برداری قرار می گیرد. طبیعی است با چنین ظرفیت حمل ضعیفی، راه اندازی یک دالان بین المللی ممکن نیست و راه آهن ایران هم برای افزایش ظرفیت این گلوگاه تا زمان افتتاح خطوط سه گانه ی مزبور هیچ اقدامی نکرده بود. بازتاب ناکامی در تحقق

هدف دوم، دو واکنش منفی در پی داشت: بی اعتمادی به ایران برای تداوم همکاری های بعدی و همچنین رساندن بار به اینچه برون و از آنجا جابجایی کالا با حمل و نقل جاده ای در ایران. بر اثر این بی توجهی آشکار مسئولین وقت راه آهن ایران، سرمایه گذاری در احداث گرگان - اینچه برون نیز تا مدتهای مدید بلا استفاده باقی مانده است.

مطالعات قبلی نشان داده که به دلیل وجود تعدادی تونلهای دارای قوس نسبتاً تند در راه آهن منطقه ی شمال ، آسان ترین، ارزان ترین و سریع ترین راه افزایش ظرفیت آن، برقی کردن مسیر است. به همین سبب از مدتها قبل در این باره مذاکراتی با سرمایه گذاران مختلف به عمل آمده تا اینکه اخیراً شرکت راه آهن بین المللی روسیه (RZDI) حاضر به دادن وامی به مبلغ ۲۰۰ میلیون یورو برای سرمایه گذاری در این طرح شده است.

قرار است که امر برقی کردن کل مسیر اینچه برون - گرمسار توسط همین شرکت انجام پذیرد. از دیگر تعهدات آن انجام اموری چون ساخت و تجهیز دپوی تعمیراتی لکوموتیو، اصلاح مسیر و مقاوم سازی سازه های فنی، توسعه ی خطوط ایستگاههای مربوطه، ارتقاء سیستم علائم و ارتباطات، تأمین ماشین آلات نگهداری و شبکه ی بالا سری است. این سرمایه گذاری به صورت وام است و برآورد می شود که ۸۵ درصد از هزینه ها را پوشش دهد. پیش بینی شده که بقیه ی نیازهای سرمایه گذاری از محل منابع عمومی ایران تأمین شود.

با اجرای این طرح قرار است که ظرفیت محور مزبور از ۲/۲ فعلی به ۷/۵ میلیون تن در سال افزایش یابد. مدت اجرای طرح که شروع آن در تیرماه سال ۹۷ افتتاح گردیده، ۴۰ ماه برآورد شده است. اما با وجود انجام مطالعات اولیه و تا حدودی تجهیز کارگاه، به دلیل بحران اخیر ویروس کرونا، اجرای طرح متوقف شده و لذا تا کنون پیشرفت فیزیکی نداشته است.

راه اندازی این طرح موجب خروج راه آهن ایران از بن بست کنونی برای حمل کالاهای ترانزیتی شرق دریای خزر می گردد. در این صورت بارهای بین المللی ایران (اعم از وارداتی، صادراتی و ترانزیتی) از مسیر خط اینچه برون و کشور ترکمنستان، به دالان های بین المللی قزاقستان، چین و روسیه متصل می گردد. این محور برقی، دارای دو کارکرد عالی - شمالی - جنوبی و شرقی - غربی است که متعاقباً به آن خواهیم پرداخت. با توجه به موارد یاد شده ی بالا، برقی کردن این خط از اهمیت فوق العاده بالایی برخوردار است.

خاطر نشان می سازد دوخطه ی گرمسار - بهرام به دلیل مشترک بودن در دو محور گرمسار - مشهد و گرمسار اینچه برون و همچنین اختصاص یافتن بخش اعظم ظرفیت آن به حمل ۳۹ زوج قطار مسافری، با کمبود ظرفیت مواجه است. علاوه بر آن کمربندی بهرام - آپرین نیز هم اکنون با بحران ظرفیت روبروست. بنابراین باید

حداقل یک خط باری مجزا در فاصله ی بین گرمسار- بهرام- آپرین احداث شود تا بتوان بارهای ترانزیتی با مبادی (یا به مقاصد) غرب یا جنوب راه آهن را از آن عبور داد.

راه آهن گرگان- بجنورد- مشهد

قرار بود این محور ۵۴۰ کیلومتری که دارای ۱۵ کیلومتر تونل است که با فاینانس ۱۸ میلیارد یوانی یک شرکت چینی (۸۵ درصد) و آستان قدس رضوی (۱۵ درصد) انجام شود. این طرح دارای ۴ قطعه است که ۲۳۰ کیلومتر آن در خراسان شمالی و مابقی در دو استان گلستان و خراسان رضوی واقع شده است. این مسیر دقیقاً به موازات ترک- عشق آباد- سرخس کشیده می شود و لذا کاربری ترانزیتی ناچیزی دارد. مسیر بجنورد- شیروان- قوچان- چناران- مشهد از نوع کوهستانی و صعب العبور است. به دلیل نبود بار یا مسافر انبوه و نداشتن کاربری ترانزیتی، سرمایه گذاری های بسیار سنگین برای احداث این مسیر فعلاً بازدهی ندارد. متأسفانه بدون آنکه مطالعات مرحله دوم مسیر ۳۰ کیلومتری بجنورد- شیروان به اتمام رسیده باشد، عملیات ساخت قطعه ی ۲ آن شروع گردیده است. شیروان به جز یک کارخانه قند قدیمی و صنعت کوچک تولید ۱۰۰۰ تنی میلگرد، بار خاصی برای حمل با راه آهن ندارد. گویا منابع آن از محل اعتبارات استانی تأمین گردیده و ۱۹ درصد پیشرفت داشته است. لذا پیشنهاد می شود که فعلاً سرمایه گذاری و کار بر روی کل مسیر بجنورد- مشهد (به ویژه بجنورد- شیروان) به دلیل نیاز به سرمایه گذاری هنگفت و بازدهی بسیار پایین آن سریعاً متوقف گردد.

اما مسیر گرگان- بجنورد دارای چند مزیت مناسب است:

- عمدتاً در دشت و تپه ماهور واقع شده است و لذا به سرمایه گذاری نسبتاً کمتری نیاز دارد.
 - در صورتی که این مسیر به طور مجزا دیده نشود، حائز توجه اقتصادی مناسبی است.
- بر اساس برآوردهای انجام شده، محور بجنورد به استان گلستان به ۲ هزار میلیارد ریال اعتبار نیاز دارد. در ادامه ی این نوشتار به اهمیت این مسیر در قالب یک شبکه ی ویژه اشاره خواهد شد.

جوین- اسفراین به شبکه ریلی

از یک دهه ی گذشته طرحهای متفاوتی برای اتصال شمال شرقی کشور به شبکه ی ریلی پیشنهاد شده است (نقشه ی زیر). دو خط مختلف، یکی اتصال گرگان به شبکه (از نقطه ی ایستگاه شاهرود) و دیگری اتصال راه آهن گرگان- بجنورد از نقطه ی جاجرم به شبکه مطرح گردیده است. به دلیل وجود تونلها و پلهای طویل و حجم بالای سرمایه گذاری های مورد نیاز، هر دو طرح مزبور رد شده و در

نهایت احداث محور بجنورد- اسفراین بهترین گزینه ی اتصال این دو محور بزرگ (گرمسار- مشهد و گرگان- مشهد) شناخته شده است.



این محور آنتنی شامل دو بخش جویین به اسفراین و قاسمخان به جویین است. لازم به توضیح است که شهر جویین با ایستگاه راه آهن جویین فاصله دارد. مطالعات مرحله ی دوم مسیر جویین- اسفراین در سال ۹۳ به اتمام رسیده، ولی مانند بسیاری از طرح های دیگر، اجرای زیر سازی آن بر اثر فشار سیاسی در سال ۹۰ شروع گردیده بود. طول مسیر اسفراین- جویین ۱۶۱ کیلومتر، طول تونلها ۶۰۰ متر و پلها ۳۰۰ متر است. این طرح به اعتباری به مبلغ ۴ هزار میلیارد ریال نیاز دارد و تاکنون بابت آن ۷۵۰ میلیارد ریال صرف شده است. از ۵۷ کیلومتر زیرسازی قطعات ۱ و ۲ آن، حدود ۳۴ کیلومتر انجام شده و لذا مجموعاً ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی این دوقطعه بوده است. احداث آنتنی جویین- اسفراین به تنهایی هیچ فایده ی اقتصادی برای راه آهن دربر ندارد، مگر آنکه در قالب یک نظام شبکه ای ویژه از آن بهره برداری شود.

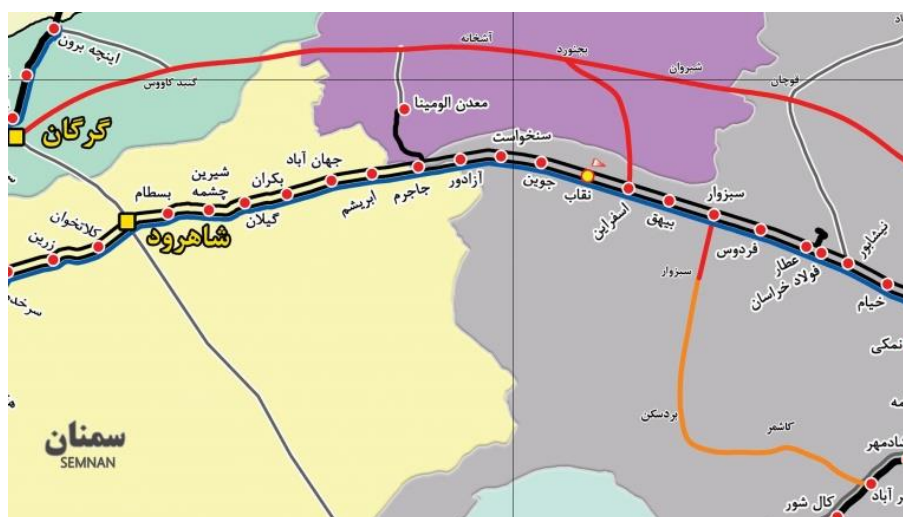


مسیر اسفراين-بجنورد

بر مبنای سیاست اشتباه اتصال مراکز استانها به شبکه ی ریلی، مقرر شده که اسفراين به بجنورد نیز متصل گردد (نقشه ی بالا) که مطالعات آن انجام پذیرفته است. این مسیر دارای ۶ قطعه است که به ۳۳۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری نیاز دارد. در صورت احداث این مسیر، اگر چه کل مسیر بجنورد-جوین از کارایی بسیار بالاتری برخوردار می شود، اما همچنان بازده اقتصادی درخور توجهی ندارد. این خط نیز در صورت بهره برداری شبکه ای مفید واقع می شود.

اتصال سبزوار به شبکه ریلی.

اجرای این محور آنتنی ۴۵ کیلومتری که از ایستگاه سبزوار منشعب شده، از سال ۱۳۹۰ شروع گردیده است و طبق برآوردها، نیاز به ۳ هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری دارد. تاکنون با صرف قریب ۴۰۰ میلیارد ریال این مسیر آنتنی دارای ۴۵ درصد پیشرفت فیزیکی کل (۷۱ درصد زیرسازی و ۷ درصد ساختمان ایستگاه) بوده است. این طرح با مشکلات متنوع کمبود تخصیص اعتبار، خرید اراضی مسیر و جابجائی لوله آب سلطان آباد مواجه است. اتصال محور آنتنی سبزوار به شبکه فاقد توجیه اقتصادی است، مگر آنکه در قالب نظام شبکه ای ویژه مورد استفاده قرار گیرد.



۱،۱،۲ دالان شمالی - جنوبی (گرگان - بجنورد - اسفراین - سبزوار - کال شور)

همانطور که قبلاً ملاحظه شد، سه طرح مصوب و مجزای گرگان - بجنورد، ایستگاه اسفراین - شهر اسفراین و ایستگاه سبزوار - شهر سبزوار هر یک به تنهایی فاقد توجیه فنی - اقتصادی قابل قبول بوده اند و تحت تأثیر فشارهای سیاسی مقامات محلی شروع و سپس به تصویب رسیده اند. به نظر می رسد که صرف کردن مقادیر معتدبهی از منابع عمومی کشور برای احداث این خطوط آنتنی مجزا، امری غیر اقتصادی و نامطلوب بوده است. اما چنانچه این طرحها (طبق نقشه ی زیر) با یکدیگر ادغام شده و در قالب یک "دالان شبکه ای" مطرح گردند، از بازدهی و اثر بخشی فوق العاده ای برخوردار می شوند. این دالان جدید، مسیرهای گرگان - بجنورد - اسفراین - سبزوار - کال شور (یانصرآباد) را در بر می گیرد. مشروط بر آنکه در این دالان باید دو قطعه ی دیگر یعنی اسفراین - بجنورد و سبزوار - نصرآباد نیز به تصویب رسیده و احداث شوند.

برای اینکه سه طرح مجزا و دو مسیر جدید در قالب یک دالان شبکه ای شمالی - جنوبی واحد قراردادده شوند، باید این طرح با ردیف متفاوت مجدداً تعریف گردد تا مدیریت اجرایی و تقسیم اعتبارات آن متمرکز گردد.



باید توجه داشت که براساس تفاهمات به عمل آمده، حدود ۸۱۵ کیلومتر خطوط ریلی در کشورهای قزاقستان و ترکمنستان و ۷۵ کیلومتر در ایران ساخته شده تا از دلانی تماماً ریلی حداقل ۳ میلیون تن بار از قزاقستان به خلیج فارس و بالعکس حمل شود. اما ظرفیت فعلی پایین خط اینچه برون - گرمسار موجب گردیده که این دو کشور اولاً از حمل کالاهای ترانزیتی از طریق ایران منصرف شوند و مقدار کمی از بارهای ترانزیتی این دو کشور پس از رسیدن به ایران توسط حمل و نقل جاده ای جابجا گردند.

برای بهبود حمل ترانزیتی ریلی در ایران و توسعه ی ظرفیت این دلان، بهره گیری از طرحهای نیمه تمام مزبور از اهمیت زیادی برخوردار است. بخشی از مسیر مزبور از شبکه ی موجود (حد فاصل ایستگاه های اسفراین تا سبزوار) می گذرد که شاید لازم باشد که این قطعه سه خطه شود. برای اجرای این دلان شمالی - جنوبی لازم است که سبزوار از بن بست خارج شده و با ساخت مسیر سبزوار - کال شور (نصرآباد) به منطقه ی راه آهن شرق متصل شود. در این صورت محمولات ترانزیتی پس از سبزوار به سوی ایستگاه کال شور (نصر آباد) ادامه یافته و از آنجا به بندر عباس حمل می شوند.

البته بر اساس طرحی دیگر (که متعاقباً درباره ی آن بحث خواهد شد) قرار است که شبکه ی ریلی از ایستگاه یونسی (یا کال شور) به بیرجند و از آنجا به زاهدان متصل گردد. بدین ترتیب ارتباط راه آهن شمال شرقی ایران از دو سوی (اینچه برون و سرخس) مستقیماً به چابهار برقرار می شود. نکته ی جالب و مهم اینست که طول این دالان جدید (برکت - اینچه برون - بجنورد - سبزوار - کال شور) از دالان قبلی (برکت - عشق آباد - سرخس - کاشمر - کال شور) کمتر است. ضمن اینکه مسیر کاشمر - کال شور (در قسمت تربت حیدریه - کال شور) با ظرفیت اندک مواجه است.

البته لازم به یاد آوریست که با برقی کردن محور اینچه برون - گرمسار، از اهمیت این دالان قدری کاسته می شود. اما اگر قرار باشد که به محوریت بندر چابهار، حمل بار از کشورهای جنوب و جنوبشرق آسیا به سوی اروپا حمل شود، لازم است که این دالان شمالی - جنوبی نیز حتماً احداث گردد.

۱.۱.۳ دالان داخلی سرخس - کاشمر - بافق - بندرعباس

این مسیر قدیمی ترین و شاید تنها دالان ترانزیتی ریلی کشور است. البته پس از احداث دالان گرگان - بجنورد - سبزوار - کال شور، این دالان تخصصی می شود و صرفاً برای عبور بار به سمت شمال شرقی (از ترکمنستان به سوی ازبکستان، قزاقستان و چین) قابلیت بهره برداری دارد. در حال حاضر دالان بین المللی موجود بین ایران تا چین (نقشه زیر)، با داشتن دو تعویض بوژی و خطوط نسبتاً کم ظرفیت در برخی از نقاط، دارای توانایی حمل محدودی است. در مسیر آن شهرهای بخارا، سمرقند، تاشکند، آلماتی قرار دارند. فعالیت در این دالان هم اکنون برقرار است، ولی به دلیل مسائل سیاسی (بین هر سه کشور ازبکستان، ترکمنستان و ایران با یکدیگر) و اعمال تحریم ها علیه ایران، و بالاخره ضعف ظرفیت حمل ترانزیتی ایران به اروپا، این دالان چندان فعال نمی باشد. لازم به یادآوریست این دالان ریلی از ظرفیت تورهای مسافرتی مناسبی برخوردار است که تاکنون از آن بهره برداری مناسب به عمل نیامده است.



البته دالان مزبور در صورت رفع اختلافات (با مذاکرات مستمر برای بهبود نظام تعرفه ها و همچنین رفع مغايرات مالی و عملیاتی فی ما بین) و ضمن سرمایه گذاری برای ارتقاء ظرفیتها، همچنان یکی از بهترین دالان ها برای جابجایی مسافر و بار (صادرات و واردات) بین سه کشور ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان و همچنین عبور کالاهای ترانزیتی به چین است. از طریق راه آهن ازبکستان، دسترسی به راه آهن های تاجیکستان و قرقیزستان نیز میسر می شود.

بنابراین ارتقاء سطح فعالیت این دالان بین المللی مشروط به موارد زیر است:

- ازدیاد ظرفیت حمل دالان های داخلی مربوطه در ایران.
- تشویق کشورهای چین، ازبکستان و ترکمنستان برای سرمایه گذاری در ارتقاء ظرفیت گلوگاههای این دالان.
- افزایش توان بازرگانی ایران برای واسطه شدن در انتقال بارها به سمت ترکیه و از آنجا به اروپا و از سوی دیگر به سمت بندرعباس و خلیج فارس.

بدین ترتیب اگر راه آهن ایران بتواند با مذاکره ی مؤثر با ترکیه، حداقل ۱/۵ میلیون تن بار را با تعرفه های رقابتی از مسیرهای داخلی عبور دهد، دالان مزبور کاملاً فعال می گردد. این موضوع به نفع ۴ کشور ازبکستان، ترکمنستان، ترکیه و ایران است.

از طرف دیگر دولت چین نسبت به بهره گیری از این دالان برای عبور کالاهای خود به سمت جنوب ایران هیچگونه علاقه ای ندارد، زیرا برای اینکار از پاکستان و بندر گوادر بهره می برد. مسیر شمالی جنوبی برای صادرات و واردات کشورهای ازبکستان و ترکمنستان به سوی بازارهای حوزه ی خلیج فارس، هند و جنوب شرقی آسیا کاربری ترانزیتی خواهد داشت.

با این وجود، مسیر کاشمر- تربت حیدریه- جندق- بافق پس از اعزام ۲ زوج قطار مسافری استانهای فارس، اصفهان، یزد، کرمان و هرمزگان مستقیماً به خراسان و همچنین اتصال شبکه ی ریلی به معادن بزرگ سنگان، با کمبود ظرفیت شدید مواجه گردیده است. در حال حاضر در مسیرهای تربت حیدریه- طبس و طبس- جندق، میزان تقاضای حمل به ترتیب ۹/۸ و ۱۰/۶ میلیون تن و میزان ظرفیت این مسیرها به ترتیب ۸/۴ و ۷/۴ میلیون تن در سال است. در شرایط غیر تحریمی و پس از معاهده ی برجام که حمل کالاهای ترانزیتی و حمل مواد معدنی به حالت عادی برگشته بود، سرعت قطارهای باری داخلی بسیار کند گردیده بود. در این حالت با اولویت دادن حرکت قطارهای مسافری و ترانزیتی، سرعت چرخه ی حمل قطارهای باری حامل مواد معدنی سنگان در یک رفت و برگشت (در فاصله ی ۱۴۲۰ کیلومتری بین سنگان تا بندرعباس)، گاهی حتی به یکبار در ماه تنزل یافته بود که این سرعت در عرف حمل در دالان های بین المللی در حد یک فاجعه است.

البته باید در نظر گرفته شود که قطارهای باری و مسافری در طول چهار مسیر بسیار پرتردد (دیزیچه و تهران)- بافق، (سنگان و سرخس)- بافق، بندرعباس- بافق و همچنین کرمان- بافق در یک گره محدود ناحیه ی یزد و به ویژه ایستگاه بافق با یکدیگر تلاقی می کنند. پس از این گره (که خود با کمبود شدید ظرفیت روبروست و باید گشوده شود)، بهره گیری از ظرفیت خطه فرد بافق- بندرعباس نیز در حال نزدیک شدن به سقف آن است. ضمن اینکه خط زوج در مسیرهای بافق- گل گهر و گل گهر- بندرعباس به ترتیب با تقاضای حمل ۱۲/۱ و ۱۸/۱ میلیون تن روبروست ولی میزان ظرفیت آن به ترتیب فقط ۹/۹ و ۱۳/۹ میلیون تن در سال است. این کسری ظرفیت در حال افزایش است و متعاقباً باید فکری به حال آن شود. همانگونه که قبلاً نشان داده شد، ضعف بسیار شدید ظرفیت قبول و اعزام، مانور و تشکیل قطار و تخلیه و بارگیری ایستگاه باری بندرعباس نیز مزید بر این محدودیت هاست.

اما یک خطه بودن تربت حیدریه- بافق موجب گردیده که بخش بزرگی از بارهای ریل پسند معادن سنگان توسط حمل و نقل جاده ای جابجا شود. قبل و بعد از متصل شدن شبکه ی ریلی به سنگان، همواره حمل و نقل جاده ای دست بالا را داشته و به طور میانگین سالی ۵ میلیون تن بار به مقاصد اصفهان و بندر عباس حمل می نموده است. همین مشکل کمبود ظرفیت، درباره ی یک خطه بودن جندق-اردکان نیز وجود دارد.

کوتاهی شدید راه آهن در اتصال دیر هنگام به معادن بزرگ خراسان از یکطرف و همچنین بی توجهی به دو خطه کردن مسیرهای مرتبط، برای کارشناسان ریلی چندان قابل درک نیست. با وجود تأکید به توسعه ی ظرفیت محورهای منتهی به دالان های بین المللی در برنامه ی پنجساله ی ششم، چرا تنها دالان ترانزیتی معتبر ایران یک خطه و دارای ظرفیتی چنین پایین باقی مانده است؟ چرا منابع ریلی باید برای طرحهایی کم فایده ای مانند اتصال مراکز استانی چون اردبیل و سنندج صرف شود، یا مسیرهایی چون قزوین میانه دو خطه شوند، ولی ظرفیت این محورهای پردرآمدی چون دالان مزبور بسیار محدود باقی بماند؟ محدود شدن ظرفیت حمل آن موجب تنزل سطح درآمدهای شرکتهای ریلی و تبع آن راه آهن می شود. سرعت پایین حمل، از یک طرف قدرت تخفیف دهی شرکتهای و راه آهن را تنزل می دهد، از طرف دیگر صاحبان کالا را از حمل با راه آهن منصرف می سازد. پایین بودن درآمدها و سطح بازدهی امکانات، تجهیزات و ناوگان بخش خصوصی، آنها را از سرمایه گذاری بیشتر فراری می دهد. این در حالی است که طی چند سال اخیر راه آهن مجبور به دریافت کمک مالی از دولت شده و با مشکل شدید پرداختها مواجه بوده است. آیا نباید به درآمد حاصل از حمل حداقل ۷/۵ میلیارد تن- کیلومتر و راههای دستیابی به آن کمی اندیشیده شود؟

چند نکته ی اجرایی

۱. امر بازرگانی (برای بهبود روابط و ازدیاد سطح تقاضا) با ظرفیت امکانات، تجهیزات و نیروی انسانی رابطه ی مستقیم و دو طرفه دارد. تضعیف یا تقویت هر یک بر دیگری اثر متقابل می گذارد. در راه آهن ایران به دلیل محدودیت های ایجاد شده در اختیارات اجرایی شرکتهای حمل و نقل ریلی و نبستن قراردادهای عملیاتی با آنها، دست این شرکتهای برای ارتقاء سطح تقاضا بسته است. ضمن اینکه ظرفیت پایین شبکه ریلی نیز مزید بر تضعیف کل زیربخش ریلی می شود.

۲. گاهی کارشناسان جای علت و معلول را بایکدیگر اشتباه می گیرند. مثلاً ضعف ظرفیت شبکه و ایستگاهها در مسیرهای گلوگاهی بسیار پر تقاضا و ناتوانی در تخلیه و بارگیری سریع کالاها، موجب کندی حرکت قطارها

می شود. لذا این شبیه پیش می آید که تعداد ناوگان کم است یا اینکه امر پایین بودن بهره وری آنها مشکل اصلی راه آهن است. ولی با رفع گلوگاه های شبکه، بسیاری از مشکلات دیگر تا مدتها رفع می شوند.

۳. به دلیل کاملاً به رسمیت نشناختن امر بارفرایی (فورواردری) در راه آهن، کارهای چندجانبه و پیچیده ای چون افزایش میزان حمل در دالان های بین المللی، راه اندازی نظام مخزن واگن (واگن پول)، پیاده سازی نظام بارنامه ی سراسری و انتقال مستقیم کالا از کشتی به قطار، مدیریت ایستگاههای بسیار بزرگ باری و مسافری، راه اندازی سیستم حمل کالا در شهرکهای صنعتی، ارتقاء سطح به کارگیری حمل ترکیبی و کانتینری ریلی، ایجاد ارتباط راه آهن با سایر شیوه های حمل و نقل و غیره، امکان مدیریت مناسب نمی یابد.

۴. نباید انتظار داشت ضمن بی توجهی به امور سخت و کاربر (سیستمها و روشها، نظام اطلاعات و مطالعات، نظام آموزش، نظام استخدام و پرداختها نیروی انسانی و از همه مهمتر نظام انتصاب مدیران بر مبنای شایستگی) و فقط پرداختن به امور ساده و سرمایه بر (خرید، احداث و نصب تجهیزات و امکانات نظیر خط و ناوگان) می توان سهم راه آهن را در حمل و نقل زمینی به سرعت و به مقدار زیاد ارتقاء بخشید.

۵. شاید طی دو دهه ی اخیر سهم بودجه ی زیربخش ریلی از محل منابع عمومی به نسبت حجم حمل و نقل و سطح اشتغال زایی آن در بخش حمل و نقل کشور خیلی کم نبوده است. مشکل اصلی در "محل سرمایه گذاری" آنها بوده که اغلب نه تنها بازدهی نداشته، بلکه بر هزینه های جاری راه آهن هم بسی افزوده است. متأسفانه این روند نامطلوب همچنان به قوت خود ادامه دارد.

(این نوشتار ادامه دارد)

منصور محمودی مشاور انجمن